

## 第IV部 タイ・ベトナム・雲南省の役割 第11章 大 メコン圏経済回廊とベトナム経済開発

著者	石田 暁恵
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	アジ研選書
シリーズ番号	1
雑誌名	メコン地域開発：残された東アジアのフロンティア
ページ	281-304
発行年	2005
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00017229">http://hdl.handle.net/2344/00017229</a>

## 大メコン圏経済回廊とベトナム経済開発

石田 暁恵

---

### はじめに

#### ——ベトナムのメコン地域開発への関わり方の変化——

タイに比較すると、ベトナムのメコン地域開発への取り組みは1990年代半ばまではそれほど積極的ではなかった。メコン河委員会（MRC）との関係が主で、メコン河の上流ダム開発によるベトナム南部メコン・デルタ地域の塩害問題が直接的関心事であり、メコン地域開発と自国の経済開発を積極的に結びつけるには至っていなかった。ASEAN加盟（1995年）を実現した後もベトナムは、先進諸国との経済関係を拡大することを経済外交の中心に据えていた。特に対米関係の改善が焦眉の課題だった。少なくとも、メコン地域開発が経済外交の重点ではなかった。積極的に関与できるだけの国際環境・国内環境が整っていなかったことも指摘される（白石 [2004]）。

1998年にハノイで開催されたASEAN首脳会議は、ベトナムの対メコン地域開発への姿勢の転機であった。このときに採択されたハノイ行動計画で、「西東回廊（WEC）開発をASEANが取り組む共通課題の一つとして承認した。すでに、アジア開発銀行（ADB）は大メコン圏（GMS）開発計画において東西回廊（EWC）計画を打ち出していた。ベトナムが主張するWECはベトナムのダナン港とラオスを経由してタイ北東部を結ぶ内陸開発型の道路建設構想であり、既存のADBのEWCと重複する計画であった。ハノイ行動計画でベトナムがWEC開発を主張した背景には、（1）自国の中部開発を促進する効果、（2）メコン地域開発においてタイの影響力を牽制すること、（3）国境を接するラオス、カンボジアとの関係を強化することがあったといわれる（小笠原

[2003])。

1998年という時期は、ベトナム経済にとってアジア経済危機の影響が深刻になった時期である。ベトナムへの外国直接投資が急減したことがそれを示している。国内問題としては地域間の所得格差が拡大し、それが社会不安を生み出す懸念が出てきた時期でもあった。ベトナム国内でも中部地域は南部、北部に比べて経済発展が遅れた地域であった。ベトナムのWEC開発は、中部開発に外資を呼びこむ効果を期待したものだった。

しかし、中越間の陸上国境（1999年調印）、海上国境・排他的経済水域境界画定（2000年12月調印）で合意が成立し、「新世紀における全面的協力に関する中越共同宣言」が発表されたことによって中越関係は急速に改善に向かった。さらに2001年にASEANと中国の自由貿易協定に関する包括的枠組み協定が合意されたことで、ベトナムのGMS開発に対する姿勢にも変化が現れてきた。中越間の経済関係が拡大し、ベトナムにとって中国は一次産品の大輸出先となり、同時に中国からの投資が急増した。中国にとってはベトナムは従来からも衣類・日用雑貨などの中国製品の市場であったが、ASEANへの輸出拠点としての役割、さらに対米輸出も視野にいられた投資が増えてきたようである。すでに、バイク、家電などの分野で中国企業が進出している。ここ1、2年の変化は労働集約産業への中国からの投資に顕著である。

このように対中関係が変化するなかで、ベトナムは北部の中越国境である昆明＝ラオカイ＝ハノイ＝ハイフォン＝クアンニンの省・市をつなぐ経済回廊建設を重点プロジェクトに位置づけ、道路・鉄道などの交通インフラ建設を進めようとしている。2004年5月に、ファン・バン・カイ首相が北京を訪問し、ラオカイとランソンの国境ゲートを通じる昆明＝ハノイ・ハイフォン、南寧＝ハノイ・ハイフォンの二つの経済回廊建設イニシアティブに合意した。これだけでなく北部トンキン湾の第3の経済回廊構想も浮上しつつある。WEC構想が中部の貧困削減目的であるのに対して、北部の経済回廊構想は中国との貿易・投資拡大、北部山岳地域の貧困削減、さらに中国市場へのアクセスにより外国投資を呼び込む効果をもつ野心的な構想となっている。

GMS地域開発にはタイが従来から関心をもっており、2002年にタクシン首相の下でタイ、カンボジア、ラオス、ミャンマーの4カ国を対象とする「経済協力戦略」(ECS) 構想への取り組みが開始されている。2003年11月にミャン

マーのバガンで開催された4ヵ国首脳会議で、バガン宣言と行動計画が採択され、「エーヤーワディ・チャオプラヤー・メコン経済協力戦略（ACMECS）」と称されることになった（小笠原 [2004]）。当初、ベトナムはタイ主導のこの地域開発構想からはずされていたが、2004年5月にACMECSに正式加入し、タイとの協力関係構築に踏み出した。

現段階においては、ベトナムのGMS開発に対する関心は以前とは比較にならないほど大きくなってきている。それはGMSの開発プログラム、とりわけ北部・中部・南部とリンクする経済回廊開発がベトナムの経済発展戦略と密接に結びついているからである。それとともに、GMS諸国との外交・経済関係が拡大しつつある。

本章では、GMS諸国との経済関係の変化（第1節）、三つの経済回廊とベトナムの地域経済発展戦略（第2節～第4節）について述べる。特にこれら地域が開発資金を外国に依存し、外資による産業発展の可能性を追求しているので、対外経済関係と外国投資に注意を払いつつ発展の可能性と課題を考察することとする。

## 第1節 GMS諸国との経済関係の変化

### 1. 貿易関係の変化

#### (1) 中国との貿易関係

1991年に中越関係が正常化してから、中国との貿易は増えてきた（表11-1）が、特に2000年に輸出入ともに、前年の倍近く増えた。2001年以後は中国からの入超が続き、対中貿易赤字は拡大している。貿易赤字が拡大しているとはいえ、中国はベトナムの重要な一次産品輸出市場であり、中国・ASEAN間の自由貿易枠組み協定に基づいた二国間のアーリー・ハーベスト協定<sup>(1)</sup>が2004年1月から実施されたことで、ベトナムの農水産品輸出にとって中国市場の重要性は、今後さらに大きくなると思われる。

中国との貿易関係では、原油、水産加工品の輸出で全体の5割を超え（2002年、57%）、ゴム、カシューナッツ、石炭の輸出が増加傾向にある。輸入では、バイク輸入が急激に減り、石油製品、化学品、織布、靴製造に必要な材料、電

子部品、縫製材料の輸入が伸びてきている。

## (2) タイとの貿易関係

タイとの貿易では、ずっとベトナム側の入超である。2000年以後の輸入額の増加(表11-1)は、ベトナムによるASEAN自由貿易地域(AFTA)の関税引き下げの影響があると推測できる。2003年に輸入額が前年比で34%伸びたことは間違いなく、2003年にベトナムが実施したAFTAの関税引き下げの影響によるものである。

2002年のタイとの貿易関係では、電子部品の輸出(主に日系企業による)が

表11-1 GMS 5カ国との貿易関係

(単位: 1000米ドル)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
カンボジア							
輸出	108,930	75,171	90,243	141,620	146,002	177,800	268,000
輸入	24,679	42,060	12,737	37,298	22,834	65,400	94,500
貿易収支	84,251	33,111	77,506	104,322	123,168	112,400	173,500
ラオス							
輸出	30,401	73,379	165,262	70,659	64,345	64,700	51,800
輸入	52,676	131,417	197,384	105,730	68,030	62,600	59,000
貿易収支	-22,275	-58,038	-32,122	-35,071	-3,685	2,100	-7,200
ミャンマー							
輸出	1,941	1,503	1,520	5,666	5,360		
輸入	1,394	1,466	1,225	3,593	3,975		
貿易収支	547	37	295	2,073	1,385		
タイ							
輸出	235,296	295,391	312,695	372,312	322,772	227,800	335,300
輸入	575,166	673,507	561,825	810,863	792,301	955,200	1,281,600
貿易収支	-339,870	-378,116	-249,130	-438,551	-469,529	-727,400	-946,300
中国							
輸出	474,097	440,139	746,388	1,536,391	1,417,415	1,518,300	1,747,700
輸入	404,371	514,991	673,059	1,401,137	1,606,221	2,158,800	3,122,300
貿易収支	69,726	-74,852	73,329	135,254	-188,806	-640,500	-1,374,600

(出所) General Statistical Office (GSO), *International Merchandise Trade Vietnam, Statistical Yearbook* 各年版より筆者作成。

全体の31.5%、原油が11.5%、水産加工品（冷凍）が12.4%、輸入はバイク（完成品、部品輸入を含む）、プラスチック原料、石油製品が上位3位を占め、2002年についてみると靴製造に必要な材料、電子部品、クリンカー（セメントの半加工品）の輸入が増加傾向にある。

### （3）カンボジア、ラオス、ミャンマーとの貿易関係

カンボジア、ラオス、ミャンマーとの貿易は、他のASEAN諸国に比べると金額的には大きくはない（表11-1）。そのなかでカンボジアとの貿易関係は、2000年以後拡大傾向にあり、ベトナムからの輸出が2003年に大きく伸びている。カンボジアへの輸出では、石油製品の再輸出が大きな部分を占めている（2001年54.6%、2002年38.5%）が、徐々に加工食品、プラスチック製品のような消費財輸出が伸びている。

カンボジア、ラオス、ミャンマーとの貿易関係で指摘できる顕著な傾向は、原木・木材の輸入が大きなシェアを占めていることである。2002年の貿易実績でみると、カンボジアから2800万ドル、ラオスから3600万ドルで、原木・木材が各国から総輸入額の4～5割を占める。これはベトナムの木材加工産業の成長、特に家具産業が輸出産業として成長してきたことと関係していると思われる。ベトナムで近年、急速に成長している木材加工産業（輸出用家具生産）への原料供給源としてCLM諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマーのこと）の重要性が大きくなってきている。カンボジアからは天然ゴムの輸入が急増していることも注目される（2002年、2850万ドル、輸入額の43%）。カンボジア、ラオスには、ベトナムからプラスチック製品やインスタント・ラーメンのような加工食品が輸出されている。これらは金額としては大きくはないが、ベトナムの消費財産業にとっての外部マーケットとなりつつあることを示している。これは、ベトナムがカンボジア、ラオスへの直接投資、貿易振興事業に努力した結果でもあると思われる。

## 2. GMS諸国との投資関係

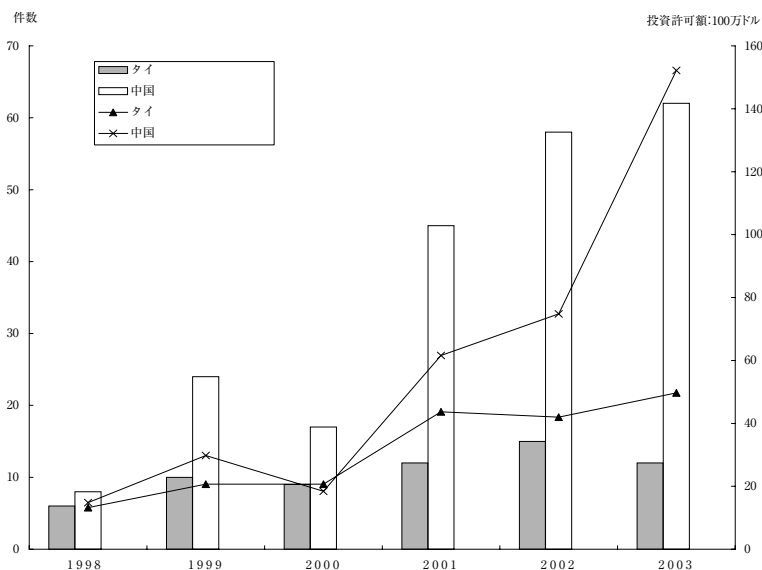
### （1）タイ、中国からの外国投資

中国、タイからベトナムへの投資は2001年以後回復し、現在投資金額は増えている（図11-1）。全般的傾向として、2001年以後、中国からの投資が件

数、金額ともに急増している。2004年1月～11月までの投資実績では、中国から新規投資62件（7440万ドル）、増資13件（560万ドル）となっている。タイからは新規投資4件（510万ドル）、増資6件（2170万ドル）であった。1998年以後とそれ以前を比較すると、タイの場合は1988－1998年期間が投資件数の65%、投資金額で85%を占める。それに対して、中国の場合は1999年以後の期間が投資件数、投資金額ともに8割近くを占める。1件当たり平均投資額でみると、1998年以前ではタイが900万ドル、中国は160万ドルでタイの投資規模が大きかった。1999年以後はタイからの投資規模は小さくなり、サービス・セクターへの投資が増えている。中国からの投資は製造業部門への投資が多いが、小規模投資である。

表11－2が示しているように、投資地域は、中国が北部に集中している（投資件数の7割、投資認可額の6割）のに対して、タイは南部への投資が多い（投資件数の7割、投資認可額の6割）。中国の北部投資のなかでも、国境地域の省（クアンニン、ランソン、ラオカイ）への投資が近年増えている（40件、2003

図11－1 タイ、中国からの外国投資実績（許可ベース）



（出所）GSO, *Statistical Yearbook* 各年版から筆者作成。

表11-2 中国・タイからの投資-地方別分布（2003年末）

（単位：100万ドル）

	件数	(%)	投資許可額	(%)	実行投資額	(%)
タイ						
北部	23	19.5	481.5	34.2	163.2	25.2
中部	11	9.3	52.7	3.7	26.0	4.0
南部	84	71.2	874.7	62.1	458.3	70.8
総計	118	100.0	1,408.9	100.0	647.5	100.0
中国						
北部	174	71.3	306.0	60.2	91.1	62.4
中部	19	7.8	48.5	9.5	12.7	8.7
南部	51	20.9	153.4	30.2	42.1	28.9
総計	244	100.0	507.9	100.0	145.9	100.0

（出所）計画投資省発表データから筆者作成。

年末）。しかし、中国の南部重点経済地域（ホーチミン、ドンナイ、ビンズオン）3省への投資金額は全体の27%を占める。投資実行率（実行投資額／投資認可額）は、タイの46%に対して、中国は27%である。中国の場合、ライセンスはとったものの実行は遅れていることが窺える。また、タイからの工業部門投資にはタイ国籍の日系企業投資が含まれており、日系企業のアジアでの関係も無視できない。タイからの投資は件数では工業への投資が64%を占めるが、投資金額では35%である。中国の工業投資は件数の70%、投資許可金額の55%である。中国の工業投資では、鉱山開発、バイク・電気電子組立、部品製造などが近年増えてきている。2004年においても、中国投資が北部に集中する傾向は続いている。

## （2）ベトナムからラオス・カンボジアへの投資

ベトナムの対外投資は1990年代初頭から始まっているが、本格化したのは1999年に対外投資規則が公布されてからである。2004年8月現在で108件、総投資許可額2億2090万ドルの対外投資が許可されている（表11-3）。

ラオスへの投資は許可件数31件で第1位、投資許可額（2006万7000ドル）で第3位となっている。カンボジアへの投資は投資許可件数は5件と多くはないが、投資許可額（1012万4000ドル）で第5位である。



表11－3 ベトナムからの対外投資（主要国）  
（2004年8月26日現在）

（単位：1000米ドル）

順位	国名	件数	総投資許可額	法定投資額	実行投資額
1	イラク	1	100,000	100,000	-
2	ロシア	11	34,347	18,171	2,010
3	ラオス	31	20,067	14,552	4,288
4	アルジェリア	1	14,000	14,000	-
5	カンボジア	5	10,125	7,218	-
6	インドネシア	2	9,400	9,400	-
7	マレーシア	2	7,000	7,000	-
8	米国	11	5,118	4,838	100
9	シンガポール	9	3,737	3,737	1,300
10	タジキスタン	2	3,465	3,465	2,222
11	日本	4	2,013	1,333	320
総数		108	220,908	195,253	10,639

（出所）計画投資省外国投資局発表資料から筆者作成。

ラオスへの投資では、森林資源（木材）加工が10件、ついで商業4件、医薬品製造と建設資材製造がそれぞれ3件ずつとなっている。31件中27件が1999年以後に認可された投資である。ベトナムの投資家には国有企業が多くみられ、ダナン市、ハティン省、ビンディン省など省レベルの輸出入国有企業も進出している。

### 3. 国境経済区

中国、ラオス、カンボジアと約3200kmに及ぶ長い国境線を有するベトナムでは、国境地域に22の省<sup>(2)</sup>があり、多数の国境ゲートがある。1990年代以前は、国境地域は対外安全保障の重要地域として扱われていて、経済開発の重点地域とは考えられていなかった（IWEP [2004]）。中国との関係改善が進むにつれて、これら地域の開発が検討されるようになった。1990年代後半から、政府はその一部について、貿易・投資の促進・拡大と国境地域に属する地方（省）の経済発展をはかることを目的に、国境経済区を試験的に設置した。1996年のモンカイ国境経済区が最初の試みで、その後1998年までに北部、中部、南部の国境地域に七つの国境経済区設置が認可された。2001年になり、政府は国境経済区政策に関する方針を決定した<sup>(3)</sup>。この政策によれば、国境経済区

表11－4 国境省の貿易額（1988－2003年）

（単位：100万ドル）

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
北部東部国境省	57	61 (7.0)	70 (14.8)	64 (-8.6)	42 (-34.4)	61 (45.2)
中部国境省	172	211 (22.7)	128 (-39.3)	206 (60.9)	179 (-13.1)	231 (29.1)
中部高原国境省	310	404 (30.3)	308 (-23.8)	230 (-25.3)	256 (11.2)	284 (10.8)
南部西部国境省	569	579 (1.8)	666 (15.0)	715 (7.4)	1,125 (57.3)	911 (-19.0)
全国国境省貿易額	1,145	1,481 (29.3)	1,425 (-3.8)	1,455 (2.1)	1,929 (32.6)	2,260 (17.2)

（注） 1）括弧内の数字は対前年比伸び率（％）。

2）ベトナムは大きく北部、中部、南部とに分けられる。「北部東部」とは、北部における東側といった意味合いで用いられる。

（出所）IWEP [2004] Source: Statistics of World Bank Office in Vietnam, 2004.

は貿易・商業、工業、観光・リゾートなどの多目的経済区である。国境経済区へのインフラ建設投資には中央財政からの補助、ゲート収入の再投資、国の開発支援基金（Development Assistance Fund）からの優遇融資、土地所有権付与に関わる優遇措置が認められている。経済区内に外貨交換・決済機関を設置し、国境を超えてカネ、モノ、ヒトの交流が進むことを意図している。国境地域の地方開発を国境貿易、投資、観光促進により進める政策である。これ以後、アンザン省、ザーライ省、クアンビン省などで国境経済区が認可されてきた。国境省と隣接国・省との貿易関係は確実に発展している（表11－4）。

#### 4. 工業団地の現状

ベトナムは2020年に工業国の仲間入りをすることを目標に工業化・近代化を急速に進めようとしている。工業団地開発政策は、ASEAN諸国の経験にならった外国投資企業の誘致策であるだけでなく、企業・産業の集中化をはかる産業政策の一部にもなっている。

外資誘致を意図した最初の工業団地はホーチミン市のタントゥアン輸出加工区であるが、1994年に工業団地規則が公布されて以後、輸出加工区を含む工

表11－5 工業団地の地域分布

地 域	工業団地件数と入居面積、入居率					
	2010年までの計画			2004年6月までの実績		
	件数	面積(ha)	(%)	件数	面積(ha)	(%)
1 北部山岳・山間地域	5	553	2.0	4	353	1.7
2 中部高原	5	681	2.4	2	274	1.4
3 メコン・デルタ	23	4,573	16.4	10	2,262	11.2
4 中部沿海地域	29	3,206	11.5	17	2,466	12.2
5 紅河デルタ	35	5,645	20.2	23	3,345	16.5
6 南部東部地域	55	13,271	47.5	60	11,579	57.1
7 全国	152	27,929	100.0	116	20,279	100.0

(出所) IWEP [2004] から作成。

業団地建設が国策として奨励されてきた。1996年から2000年の5ヵ年計画期には、地方の工業化を進める策として国が工業団地建設計画を管理してきた。ベトナム国内の各省が計画し中央の認可を得た工業団地計画は急速に増え、1996年に33件であったのが2004年6月には106件に達し、2010年までに152の工業団地を建設する計画である（IWEP [2004]）。表11－5は、工業団地の地域分布を示している。ここからは、工業団地が南部に集中していることがわかる。現在までのところ、成功している工業団地は、外国企業の投資・経営によるものが大部分で、一部に民間経営の工業団地の成功例がみられるだけである。地方・工業団地が外資誘致競争で、地代や税制面で破格の優遇条件を提示するケースが増えてきているが、外資企業にとっては安心して操業できるインフラ条件整備が第1である。工業団地のあり方については、国内で競争激化と質が問題になってきているのが現状である（IWEP [2004]）。

2010年までの計画は、このような南部、北部の拠点地域集中から地方拡散に向かう方向を示している。工業団地の地方拡散が成功するためには、道路・通信などのインフラ整備が非常に重要である。その意味において、国内だけでなく隣接諸国、海外との経済関係を拡大する可能性をはらむGMSの経済回廊建設計画はベトナムの工業団地政策に密接に関わっているのである。

## 第2節 北部経済回廊と経済開発の方向

1979年の中越紛争以来、国境地域は国防上の要所の意味合いが大きかった。国境問題が解決し、中国とASEANの自由貿易枠組み協定が締結されたことで、ベトナムの中国との国境地域に急速な変化が訪れようとしている。2004年5月にファン・バン・カイ首相が北京を訪問し、中越関係と通商関係について会談した。本章の冒頭で述べたように、この会談でラオカイ、ランソンのゲートを通じて、昆明・南寧とハノイ・ハイフォンを結ぶ二つの経済回廊建設イニシアティブ、さらに北部湾の第3の経済回廊構想が両国間の協力課題として浮上してきた。中国の広西チワン族自治区と国境を接するのはクアンニン省とランソン省であるが、これらの省の国境貿易は1990年代後半から活動を開始し、貿易額は全般的には増加してきた（表11－6）。中国日報の報道では、広西チワン族自治区とベトナムの貿易金額は2003年に8億2000万ドルになり、同区の特香港貿易金額を上回ったとされている。中国貿易で発展が著しいクアンニ

表11－6 国境省の直接貿易状況（1000ドル）

	1998		1999		2000		2001	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
北部								
ラオカイ省	3,547	3,336	3,347	2,750	6,383	3,713	13,194	12,754
ランソン省	25,490	39,648	22,633	33,975	108,276	41,341	85,179	20,339
クアンニン省	18,347	18,961	22,160	3,916	24,299	10,862	6,605	37,845
中部								
クアンチ省	16,425	16,139	13,994	15,247	26,971	13,578	23,282	10,865
コントゥム省	2,314	6,017	2,391	1,348	4,586	1,817	3,578	2,372
ザーライ省	56,240	10,222	69,352	7,515	63,907	22,021	46,452	23,270
南部								
タイニン省	19,011	34,738	25,675	23,475	42,634	22,115	30,804	21,381
アンザン省	139,652	28,664	128,163	37,716	83,546	45,262	102,459	15,464

出所：General Statistical Office, *International Merchandise Trade Vietnam 1998、1999、2000、2001* 各年号より筆者作成。

ン省は、2005年に広西チワン族自治区から電力を購入する契約を締結している。中国からの貿易・投資が増大するとともに、両省の関係も緊密度を増している。

雲南省との国境貿易の中心はラオカイである。紅河をはさんで雲南省の河口の対面に位置し、ラオカイからハノイまでフランス植民地時代に建設された鉄道が通じている。2001年までの省別貿易データでは、ラオカイ省の貿易量はそれほど大きくないが、2000年以後、貿易量が急増している。国境貿易におけるラオカイの重要性は、中国の西部大開発構想と密接に関係している。また先述したように、中国とASEANの自由貿易協定（FTA）枠組協定によりASEANの対中国ゲートウェイとしても期待されるようになった。ベトナム政府は、昆明－ラオカイ－ハノイ－ハイフォン－クアンニンの北部経済回廊建設を重点プロジェクトとし、2004年にはアジア開発銀行（ADB）のフィージビリティ・スタディ（FS）も開始されることになっている。ベトナム政府・関係省と雲南省との交流は次第に緊密になっている。2004年9月には北部4省・都市（ハノイ、ラオカイ、ハイフォン、クアンニン）と雲南省との経済協力意見交換会が開催された。2004年4月には、雲南省とベトナム電力総会社との間で電力売買契約が調印され、同年9月より昆明からラオカイに電力供給が始まっている。昆明での国際展示会へのベトナム企業の参加、ハノイやホーチミン市の地方政府代表の昆明訪問などベトナム側の関心は次第に高まっている。中国からラオカイ省への投資も増えてきている。新聞報道では、パソコンと電話機組立の大規模投資（120万ドル）が認可されたという。鉱業開発でも、ベトナム鉄鋼総会社・ラオカイ省と雲南省との間で鉄鉱石、石炭開発案件が検討されるなど経済関係に大きな変化が現れつつある。

#### 【コラム11－1 国境経済区：ランソン省のケース】

ハノイから国道1号線を北上すると広西チワン族自治区と接する省、ランソン省に到達する。ランソン省はベトナム北部の山岳地域に属し、人口72万4000人（2003年）、1人当たり平均年間所得は265ドル（2003年）とされ、ベトナムのなかでは貧困地域に属する。2001年から2003年のGDP平均成長率は9.5%、工業、商業・サービス部門が15%以上の成長を遂げている。GDPの産業別構成では、

一次産業が45%を占め、ついで商業・サービスが38%、工業は17%となっている。

1997年から試験的に国境経済区の活動が始まり、現在はドンダン、ヒューギクワン（友誼関）、タンタイン、チマの4国境経済区（いずれもランソン市周辺）があり、インフラ整備が進められている。ハノイーランソン間では既存鉄道輸送と国道1号線による陸上輸送が行われている。1号線の修復は完了し、ハノイからランソン市まで約150km、車で片道約3時間弱である。ランソン市－ドンダン間は約20km、その向こうは中国である。

ランソン省全体では19件の外国投資を受け入れているが、そのうち9件は国境経済区への投資である。外国投資は中国、台湾からの投資が主で、商業・観光・サービスへの投資が多いが一部製造業への投資も認可されている。

省の対中貿易は、2001年には7億ドルに達したが、2004年は幾分減少気味と報道されている（背景には密輸規制があるとも伝えられる）。ランソン省の越境貿易では、ベトナムから農産品（特に野菜類）、水産品が輸出され、中国からは日用消費財、機械・設備、工業資材が輸入されている。

旅客通行数は、年間12万から20万人で、南寧－憑祥（ベトナム名は Ban Tuong）－ランソン－ハロンあるいはハロン－カットバー－ランソン－南寧－広州のツアー・コースが賑わっている。中央政府間協議に基づき、ランソン省と広西チワン族自治区の間で旅客証（the du lich）と輸出入のための国境通行証（giay thong hanh bien gioi）の発行が認められている。

国境地域では当然、密輸が行われており、背負子に荷物を背負った密輸の運び屋は半ば公然化している。これで生活を支えている人々がいることも事実なのである。

### 第3節 東西経済回廊と中部開発

#### 1. 中部開発とWEC構想

ADBが計画しているGMSの東西経済回廊は、ベトナムのダナン港とミャンマーのモーラミヤインを結び、ベトナム、ラオス、タイ東北部、ミャンマーを東西に貫通する道路建設計画である。先述したように、ベトナムは1998年12月にハノイで開催されたASEAN首脳会議で「西東回廊（WEC）」構想を提案した。ベトナムの提案は日本ASEAN経済産業協力委員会（AMEICC）の下で「西

東回廊」ワーキング・グループ（WEC－WG）という形で具体化が検討されることとなった（白石〔2004〕および小笠原〔2003〕）。ベトナムが提案したWECのコンセプト・ペーパーでは、WECの開発対象地域はベトナム中部、中下流部ラオス、北東カンボジア、東北タイをカバーする地域とされ、GMSの東西経済回廊の対象地域と完全に重複してはいない。目的は第1に発展格差を是正し、貧困を削減することにある。国をまたがる遅れた地域の開発を促進する策として位置づけられ、交通・通信インフラ建設、天然資源開発、通商、観光・労働協力・文化交流、環境保護などを含む多角的な地域協力構想となっている（Bo Ngoai Giao Vu Tong Hop Kinh Te〔2000〕）。

国内開発という面からみると、ベトナムのWEC構想イニシアティブはベトナムの中部諸省の貧困削減プログラムと密接に関係している。この構想では、北中部（タインホアからトゥアティエン＝フエまでの6省）、南中部（ダナンからカインホアまでの6省）、中部高原4省、南部東部沿岸2省（ビントゥアン、ニントゥアン）を含む省を対象にして、ベトナム中部沿岸の港湾、国境地域と西東回廊を結んでこの地域の開発を進める構想となっている。西東回廊の重点となるダナン港は当然として、ゲアン省、ハティン省、クアンガイ省、ビンディン省、カインホア省の港湾整備などが2000年段階で計画に含まれていた（Bo Ngoai Giao Vu Tong Hop Kinh Te〔2000〕）。小笠原〔2004〕が指摘するように、



2005年6月5日に開通したハイバン・トンネル  
〔2005年9月11日 石田正美撮影〕

自力では行い得ない中部開発を、WEC開発と結び付けることで外国から開発資金を呼び寄せることが目的であった。日本のODAで実施されることになり、2005年に建設が完了したフエ＝ダナン間のハイバン・トンネル建設は西東回廊の可能性への期待を膨らませるものであった。しかし、タイのECSがタクシン首相のイニシアティブで始まり、ベトナムもこれに加盟したことによって、ベトナムはWECの目的をECSの枠組みのなかに置き換えることになると思われる。しかし、ECSにしてもWECにしても、ADBの東西回廊構想を基本にしていることを考えれば、そのことがベトナムの中部開発構想に大きな変化をもたらすこともなさそうである。以下、ベトナムの中部開発の現状を概観しておきたい。

## 2. 経済発展の遅れた中部地域

ベトナムが東西経済回廊（WEC）あるいは経済協力戦略（ECS）を呼び水として開発を促進しようとしている中部地域は、国内でも経済発展の遅れた地域である。WECの対象となる18省・都市の人口が総人口に占める比率は29.1%であるが、GDPに対する比率は18.1%、総工業生産高に対しては10.4%でしかない（表11－7）。工業発展が加速化しつつある紅河デルタと南部東部（南部のホーチミン市、ドンナイ省、バリア＝ブントウ省を擁する発展地域）、農業の中心地域であるメコン・デルタと比較すると、中部の発展度が遅れていることは事実である。この地域の貧困削減、他地域との所得格差を改善するために（表11－8）、ベトナム政府は中部開発に力を注いでいる。ダナン港を中心に南北沿岸地域の開発が重要な計画の一部である。

## 3. 中部発展の青写真

2004年11月に政府とベトナム共産党中央経済委員会が開催した北部中部・沿海中部地域<sup>(4)</sup>14省の2010年までの経済社会発展方法に関する会議でも、東西回廊の重要性が指摘され、GMS地域とベトナム＝ラオス＝カンボジアの経済三角地域の発展にこれらの省の発展を結びつけるとされている。そのために、この地域と他の経済重点地域をつなぐ、あるいは地域内の港湾や、工業団地、国境経済区をつなぐ交通インフラの整備が重要だとしている。新しい試みでは、港湾、空港、自由貿易区（Free Trade Zone）、商業区、工業団地、リゾート区、



表11－7 地域別指標

	WEC対象地域	北部 <sup>1)</sup>	南部 <sup>2)</sup>
面積	45.60%	35.20%	22.60%
総人口に占める比率	29.1%	36.2%	36.8%
総GDPに占める比率 <sup>3)</sup>	18.1%	27.9%	55.1%
総工業生産に占める比率	10.4%	27.4%	57.5%
総農業生産に占める比率 <sup>4)</sup>	26.2%	28.2%	47.2%
総外国投資額に占める比率(1988-2004)	7.2%	29.3%	59.5%

(注) 1) 紅河デルタ、北部東部、北部西部。

2) 南部東部、メコン・デルタ。

3) 2000年実績。

4) 2002年実績。

(出所) GSO, *Statistical Yearbook 2003* から筆者作成。

表11－8 1人当たり所得(地方別、月収)

(単位: 1000 ドン)

	所得額(ドン)	所得額(米ドル)
紅河デルタ	353.1	22.9
北部東部	268.8	17.5
北部西部	197.0	12.8
北部中部	235.4	15.3
南部中部	305.8	19.9
中部高原	244.0	15.8
南部東部	619.7	40.2
メコン・デルタ	371.3	24.1

(注) 米ドル換算レートは、1米ドル=15,406ドン、2002年末  
為替レートを使用。

(出所) GSO, *Statistical Yearbook 2003* から筆者作成。

居住区などを包含する「開放経済区 (Open Economic Zone)」建設が進み出している。第1号にクアンナム省のチュウライ開放経済区案件が認可され、その後クアンガイ省のズンクアット工業団地をチュウライ型の開放経済区にレベルアップすることが決定された。

ズンクアットには、第1号精油所が建設される予定で、ベトナム石油総会社が建設工事を始めている。この精油所建設が決まるまでに、フランス、韓国、ロシアなどの石油企業との共同建設案があり、二転三転した後、ロシアのザルベジュネフチ社との共同事業になった。しかし、ザルベジュネフチ社はズンク

アットでの精油所建設は経済性がないとして、2003年1月に事業から撤退し、最終的にベトナム石油総会社が単独で実施することが決定されている。南部の油田からズンクアットまで原油を運んできて精製する計画であるが、建設決定地は台風が多く来る地域であり気候面で問題があること、そのために新たに港湾を建設しなければならないこと、消費地である南部・北部の市場から離れていることなど、経済性に多くの疑問が内外から呈されてきた<sup>(5)</sup>。第1号精油所を中部に建設することは、ハイコストであっても中部開発を進めるというベトナム共産党の意思表示である。しかし、現実には、ベトナム石油総会社の資金不足がネックになり計画は遅れている。党中央は精油所建設の遅れを重大視し、精油所建設工事の促進を要求すると同時にこれまで通常の工業団地のステータスであったズンクアット工業団地を開放経済区に拡大させる決定を行った。今回の党中央決定の背景には、ズンクアット開発計画が中部重点経済地域開発の重点であることからこれを促進する必要があったこと、さらに隣接するチュウライ開放経済区に認められている特別な投資優遇条件をズンクアットにも適用する強い要請があったと思われる。なお、第2号精油所建設予定地はタインホア省に決定されており、ベトナムが港湾、道路建設、精油所、開放経済区などの大規模開発案件を組み合わせ中部工業化を進めようとしていることがわかる。ここでは、南北に伸びる中部沿岸地域の縦の発展を東西回廊の横の発展に結合させることが意図されている。それによって外国投資を惹きつけ、中部の経済発展を促進しようとするものである。そのためには、まず膨大なインフラ投資が必要となる。道路、電力、水、港湾などのインフラがなければ外資は来ない。開発資金の多くはODAに依存せざるを得ないが、政府としても中部地域開発に、国家予算発展投資（国家財政資金、国家信用、ODA資金を含む）の25～26%を投資するとしている。

#### 4. 中部開発の課題

北部ではハノイからハイフォンに至る5号線沿い、さらにこれとリンクする18号線沿いに内外企業の投資が進んでいる。南部ではホーチミン市からこれに隣接する省に投資が拡大している。南部、北部ともにそれぞれの利点を活かして発展軌道に乗りつつある。これらに比較すると、中部の変化は緩やかである。それは、中部への外国投資に如実に現れている。計画投資省が発表してい

る1988～2004年8月までの外国投資実績（許可ベース）では、中部地域への外国投資は全体の7.2%に過ぎない（表11－7）。東西回廊の東端とされるダナン市への投資は、58件、3億5570万ドルであるが、中部全体の11%に過ぎない。中部地域で、ダナンよりも多く外国投資を受け入れている省はラムドン省（28%）、タインホア省（14%）、カインホア省（12%）である。ラムドン省とカインホア省は、それぞれベトナム屈指の観光省である。ラムドン省は高地の利点を活かして（高原）野菜、生花、コーヒーなどの農産品生産で成長している。カインホア省は、バンフォン湾、カムラン湾という自然の良港を有し、小規模ながらも水産加工、軽工業、船舶修理などの分野に外国投資が入ってきている。タインホア省は投資件数は少ないが、日系の大規模セメント投資がある。中部地域は南北1300kmに及び、ダナンだけを中心とする発展は難しい。ラムドン、カインホアは中部といっても、南部経済圏との関係が深い。観光客はホーチミンから陸路・空路でやってくる。ダナンを中心とした発展の効果が及ぶ範囲はどの程度だろうか。中部地域独自の発展も必要であるが、ベトナム南北の経済センターとのリンケージを含めて、発展の可能性を検討すべきであろう。なお、2004年にラオスとの国境経済区ラオバオに、タイから3件の投資があったと報道されている。東西回廊の成功はタイ側の反応によるところが大きいといえる。

## 第4節 南部経済にとってのGMS南部経済回廊建設計画

### 1. 成長センターとしての南部地域

南部地域は、ホーチミン市、ドンナイ省、ビンズオン省、バリア＝ブントウ省を中心とする南部東部（ベトナム語では東南部）の工業発展地域とベトナム最大の農業地帯から成る。南部がGDPの55%（2000年）、総工業生産の58%（2003年）、総農業生産の47%（2003年）を占めている（表11－7）。南部の発展には、外国投資が大きな貢献をしてきた。ベトナム全体の外国投資認可額の約6割がこの地域、特にホーチミン市、ドンナイ省、ビンズオン省、バリア＝ブントウ省に集中し、この4省・都市だけで55%を占めている。ブントウ沖の原油・ガス開発、これを利用した火力発電所と化学関連産業、サイゴン港、ブン

タウの港湾からの輸出入、大ビジネス・センターに成長しつつあるホーチミン市とそれを取り巻く隣接省の発展が著しい。ドンナイ省、ビンズオン省の工業団地には、外国企業だけでなく国内企業が入居し、労働集約産業である衣服、履き物、家具、さらに外資による輸出向けの電気・電子部品などの産業が集積化しつつある。南部経済を牽引しているのは、日本、台湾、韓国、香港からの東アジア資本、シンガポール、タイからのASEAN資本、欧米先進国からの資本、越僑資本さらにベトナムの市場経済化政策の下で成長しつつある国内資本である。メコン・デルタではドイモイ後に、農業生産が急速に回復し、米の輸出が1990年代初めから始まった。現在は、米からより付加価値の高い農産品（果物、高級米など）・水産品（養殖）、その加工へと生産形態が多様化している。

東南部とメコン・デルタをつなぐ障害となっていたティエン川にはミト橋（オーストラリアの援助で建設）が完成し、ハウ川にも日本の援助でクーロン（カントー）橋を建設中である（図1－2参照）。この二つの橋がかかることで、以前はフェリーで渡河せざるを得ないために片道4～5時間かかったホーチミン市とカントー市（メコン・デルタの中心都市）間の移動・輸送が急速に改善される。南部地域は多様な資本とインフラ整備によって、急速に成長しつつある地域である。今後の発展計画では、ホーチミン市とドンナイ、バリア＝ブンタウ、ビンズオン、タイニン、ビンフォック、ロンアンの6省から構成される経済重点地域が、南部経済のコアになり周辺地域の発展を巻きこんでいく図が描かれている。そこでは、ホーチミン市と周辺省をつなぐ輸送網整備（ホーチミン＝カントー高速道路、ホーチミン＝ロンタイン<sup>(6)</sup>＝ブンタウ高速道路、ホーチミン＝ブンタウ間の高速鉄道、ホーチミンを経由してプノンペンとつながる51号線沿いの工業団地と港湾を結ぶ鉄道網、メコン・デルタと中部高原をつなぐ鉄道など多数の計画が含まれている）が今後の計画に挙がっている<sup>(7)</sup>。

## 2. 南部経済回廊と南部地域

ADBの南部経済回廊（SEC）構想では、バンコク＝プノンペン＝ホーチミン＝ブンタウの中央回廊（1005km）は2007年までに建設が完了することになっている。このうちトランス・アジア・ハイウェイと呼ばれるホーチミンからカンボジア国境モクバイに至る国道1号線と22A号線の改良工事は2003年に完

了している。ホーチミンからタイニン省のモクバイまで以前は3時間かかったが、今は2時間で到着してしまう。この沿道に、クチ工業団地、チャンバン工業団地がつくられている。クチ工業団地はホーチミン市とタイニン省、ロンアン省、ビンズオン省の境目に位置している。ここには自動車組立と自動車部品生産専門団地ができる計画になっており、南部の自動車生産の拠点になる可能性がある。この地域に限っていえばすでにホーチミン市と一体化している感がある。モクバイは1998年に国境経済区に指定されたがほとんど変化がなかった。トランス・アジア・ハイウェイの完成で、中央政府・省政府ともにモクバイ国境経済区の発展に力を入れ出した。現在はすでに整地された経済区事務所、関税オフィスができ、商業区、工業団地の整地が進行中で、すでに住宅地区では近代的なビラを建設中である。カンボジア側ゲートとの間に自由貿易区があるが、今のところは小規模な取引にとどまっている。この経済区への投資に対しては、2004年8月に最優遇措置を与えることが政府から認められている<sup>(8)</sup>。国境ゲートの向こうは、ベトナムとは違ってカジノが数軒あるほか、ホテルや関連商業施設があり、それなりに賑わっている。道路はベトナム側に比較すると格段にレベルが落ちるが、十分に車で走れる状態である。ベトナム側は、カンボジア側と共同で国境経済地帯を発展させたい意向であるが、カンボジア側の体制はベトナム側が期待するほどには整っていないようである。しかし、日本貿易振興機構（JETRO）が実施するJフロンティア事業では、カンボジアの道路も時速100kmで走れると見込んでおり、近く試走する計画であるといわれ、ビジネス関係者の間にはこの道路への関心が高まりつつある。

### 3. 南部地域とカンボジアの経済関係

南部地域の中心であるホーチミン市とカンボジアの経済関係をみると、2001年以後はカンボジアへ5000万ドル規模の輸出実績を示し、圧倒的に出超となっている。ベトナム全体の対カンボジア輸出の2～3割をホーチミン市が占めている。残りは南部地域の国境省からの輸出とみてよいだろう。ベトナムの文献によれば、カンボジアとの貿易は、国境商人による小額取引、非正規取引が多いとされ、ベトナムからの最大の輸出商品は石油製品（再輸出）であるとされている。2000年実績で石油製品が8割を占めるとしている（Mai Hong Nhung/ Nguyen Hoang Tuan [2004]）。ホーチミン市の場合も石油製品の輸出が大

きいが、商品取引の決済が遅いことが指摘されている。そのほかでは、縫製材料、セメント、建設鋼材、建設用ガラス、レンガ、プラスチック製品、インスタント・ラーメン、海産物、米などがある。ベトナムにとって人口1300万人のカンボジア市場の潜在性は大きい。カンボジア市場におけるベトナム商品の市場占有率は、プラスチック製品で80%、鉄鋼製品80%、加工食品60～70%とされている。(Mai Hong Nhung/ Nguyen Hoang Tuan [2004])

ベトナム側はカンボジアとの取引拡大に向けて、ベトナム商品の展示会を開催、ホーチミン市のカンボジア市場調査団を派遣、ベトナム高品質商品クラブ(VNCLC) 駐在員事務所を設置する一方、省レベルでもアンザン省、ドンタップ省などが通商フェアを開催するなど積極的に取り組み始めている。貿易拡大のネックは両国間の民族感情、貿易システムの未整備などが挙げられる。国レベルの政治関係では、1994年に2国間経済通商協力協定、2001年には投資保護促進協定とベトナム・カンボジア国境区域通商協定が締結されている。しかし、時折、国境地域ではカンボジア人とベトナム人の敵対感情が爆発し流血事件も発生した。民族感情の問題は長い時間をかけて解決することになろう。貿易面では現在までのところ、ベトナムがWTO未加盟であるので、ベトナムからカンボジアへの正規輸出には高関税率(平均35%)が課され、それが非正規貿易の原因になっているという見方もある(Mai Hong Nhung/ Nguyen Hoang Tuan [2004])。しかしベトナムのWTO加盟が実現すればこの問題は解決される。

## おわりに

本章では、中国とASEANの接近により、GMS開発に対するベトナムの関わり方が変化してきたことを述べた。それは、特に北部発展戦略に大きな影響をもたらし、北部の発展を促進する要素となっている。中部地域開発は、南北に挟まれ、地形・気象条件などで厳しい条件にあり、人口も少なく、発展が遅れ、しかも南北1300kmに及ぶ広大で多様な条件の地域開発である。そのような複雑な問題をはらむ中部地域開発計画は、当初から政治的色彩を帯びた開発計画であった。その端的な例がズンクアット精油所建設に現れている。GMSの東西回廊建設がダナンとフエを中心とする地域の発展に効果をもたらす可能性は

大いにあり、特に観光開発においてそれは期待できる。しかし、他の北部中部沿海地域あるいは南部中部沿海地域、あるいは中部高原地域までその効果を及ぼせるかどうかは、慎重に検討すべきであろう。東西回廊とのリンクだけでなく、南北の経済成長センターとのリンクを形成することが必要であると、筆者は考える。南部はすでに東アジア諸国、ASEAN諸国との経済関係ができ上がり、工業発展地域もホーチミン市を中心に外延的に拡大している。南部経済回廊はこのような発展をさらに加速する可能性がある。とりわけ、メコン・デルタとの交通網を整備することで、メコン・デルタの発展の可能性を高める効果をもつと思われる。

ベトナムは三つの経済回廊の海側のゲートになるが、ベトナムの地理的優位性は単にゲートであるだけでは生まれてこない。対中関係の安定化、ラオス、カンボジアとの友好的関係の確保は、ベトナムが他のGMS諸国と共生的発展を遂げるのに必要である。ベトナムのラオスに対する「特別な関係」が継続され<sup>(9)</sup>、1999年10月に第1回ベトナム・ラオス・カンボジア三国首脳会議が開催され、その後も2002年に第2回首脳会議、2004年7月に第3回首脳会議へと三国間の協力関係保持・発展の努力が続けられている。この一連の首脳会議では、発展の三角地帯・国境地帯の発展・治安対策<sup>(10)</sup>が協力課題となってきたが、2004年の第3回首脳会議では、GMS、東西回廊協力プロジェクト発展に関して合意した。ここでカイ首相は、①インフラ建設、②電力送電網、③国境経済区の開発、④人材育成、⑤開発プロジェクトへの資金動員、⑥発展の三角地帯展開に関する調整システムの早期形成、の六つの問題に協力していくことを表明した。地域の政治的安定と経済開発は密接に関係しているのである。さらに、回廊の対極にあるタイ、中国の発展をベトナムの経済発展に結びつけるには、地域間通商制度はもちろんであるが、ベトナム国内の制度整備と人材育成の促進が不可欠である。ベトナムがODA、外資に多額のインフラ投資を期待しているだけに、投資効果を確実にする制度整備が発展の鍵となろう。

#### 【注】

- (1) ベトナムは2003年11月に中国とASEANとの自由貿易枠組み協定を批准し(QD890/2003/QD-CTN)、2004年2月にアーリー・ハーベスト協定対象品目を交付した(ND99/2004/ND-CP)。協定では2008年までにすべての協定対象品目の

関税率を0%に引き下げることになっている。

- (2) 北部東部では、クアンニン省、ランソン省、カオバン省、ハザン省、ラオカイ省の5省。北部西部では、ライチャウ省、ディエンビエン省の2省、北部中部ではタインホア省、ゲアン省、ハティン省、クアンビン省、クアンチ省、トゥアティエン＝フエ市の6省・市、中部高原ではコントウム省、ザーライ省、ダクラク省の3省、南部ではビンフォック省、タイニン省、ロンアン省、ドンタップ省、アンザン省、キエンザン省の6省である。
- (3) 国境経済区に対する政策に関する決定（首相決定53/2201/QD－TTg）によれば、国境経済区では、輸出入、再輸出のための一時的輸入、商品の越境輸送、保税倉庫、免税店、展示場、商品ショールーム、輸出入品の製造・加工、内外企業の代理店事務所、国境マーケット、インフラ・サービス・観光等への投資などの活動が認められる。
- (4) 北部中部・沿海中部は、タインホア省からビントゥアン省までの地域で、第9回共産党大会（2001年）で全国6経済地域の一つとされた。
- (5) 2004年5月、ベトナムの港湾建設専門家、ドアン・マイン・ズン（Doan Manh Dung）氏の、ズンクアット港は精油所建設地に不適であるという見解がサイゴンの経済誌（Thoi bao Kinh te Sai Gon）に掲載された。ズン氏は、技術、建設コスト、環境の面から、現在のズンクアット港建設地は不相当であるとしている。
- (6) ロンタインには新国際空港が建設される予定である。ホーチミン＝ロンアン＝ティエンザン（Tien Giang）間の高速道路は2004年末に着工予定と伝えられている。
- (7) 南部重点経済地域の2020年までビジョンと2010年までの経済社会発展計画に関する首相決定（QD146/2004/QD－TTg、2004.8.13）。
- (8) 首相決定144/2004/QD－TTgによる。この決定によれば、4000万ドル以下の投資案件認可権限はタイニン省人民委員会に授権され、①同経済区への投資に関して土地賃貸料は当初11年間は免除、その後は適用賃貸料の30%に減額、②法人所得税は課税所得発生年から4年間免除、その後9年間減額、③所得税率は操業開始から15年間10%とされた。ただし、適用は2006年からとされている。
- (9) 2002年1月、ベトナム・ラオス間で更新された「特別な関係」の協定で、ダナン港、クアロー港に通ずる道路の修復、薬品・建設資材などの製造業分野でベトナムがラオスに投資することが確認された。
- (10) ベトナムの国境地帯は少数民族居住地域であり、しばしば少数民族の反政府行動が起り、ときに軍隊出動という事態も発生した。国境地域の少数民族対策はベトナム政府にとって深刻な問題となっている。



【参考文献】

<日本語文献>

小笠原高雪 [2003] 「ベトナムにとってのASEAN——メコン地域開発の場合」(石田暁恵編『地域経済統合とベトナム——発展の現段階』、日本貿易振興会アジア経済研究所、2003年3月)。

—— [2004] 「メコン地域開発におけるベトナムとタイ」(石田暁恵・五島文雄編『国際経済参入期のベトナム』、アジア経済研究所 2004年12月)。

白石昌也 [2004] 「メコン地域協力とベトナム」(白石昌也編著『ベトナムの対外関係——21世紀の挑戦』、暁印書館、平成16年9月)。

<外国語文献>

Bo Ngoai Giao Vu Tong Hop Kinh Te [2000] , *Hop tac phat trien lien Vung-Doc Hanh Lang Dong-Tay*, Nha Xuat ban Thanh Nien, Ha Noi, 2000.

Duong Thi Nhi [2004] , “Khu kinh te cua khau - Nhung canh cua romg mo,” *Tai Chinh*, No.7, 2004, pp.18-19.

Institute of World Economics and Politics (IWEP) [2004] , *Changes of Industrial Zones in Vietnam: Impact of infrastructure Development in Mekong Sub-region* (アジア経済研究所の2004年度委託研究報告書) .

Mai Hong Nhung/Nguyen Hoang Tuan [2004] , “Anh huong cua viec Campuchia gia nhap WTO toi quan he thuong mai giua Viet Nam - Campuchia,” *Nghien Cuu Kinh Te*, No.5, 2004, pp.36-39.

Nguyen Manh Hung ed. [2000] , *Khuyen khich dau tu - thuong mai vao cac khu kinh te cua khau Viet Nam*, Nha Xuat Ban Thong ke, Hanoi, 2000.

<ウェブサイト>

ADBのGMSプロジェクト・マトリックス：<http://www.adb.org/GMS/Projects/default.asp>  
(2004年8月閲覧)